Deutscher Bundestag
6. Wahlperiode

Drucksache VI/2962

Sachgebiet 95

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (IV/1) – 680 70 – E – Schi 1/71

Bonn, den 2. Dezember 1971

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Unterrichtung der gesetzgebenden Körperschaften gemäß Artikel 2 des Gesetzes zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften**
h i e r : Wirtschaftspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft (EAG) vom 27. Juli 1957 übersende ich als Anlage den Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für

eine Richtlinie (EWG) des Rates über die Beihilfen für den Schiffbau.

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 1. Dezember 1971 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist nicht vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihrem Vorschlag übermittelte Begründung beigefügt.

Brandt

Druck: Buchdruckerei R. Madel, 5307 Wachtberg-Villip
Alleinvertrieb Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1
Postfach 821, Goethestraße 54, Telefon 6 35 51

Vorschlag einer Richtlinie (EWG) des Rates über die Beihilfen für den Schiffbau

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 92 und 113,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie des Rates Nr. 69/262/EWG hat wirksam zum Abbau der Schiffbaubeihilfen und zu ihrer Harmonisierung in der Gemeinschaft beigetragen.

In Anbetracht der Veränderungen, die seit ihrer Verabschiedung auf dem Weltschiffbaumarkt eingetreten sind, ist eine Überprüfung dieser Richtlinie im Lichte dieser Veränderungen angezeigt.

Die Wettbewerbsverzerrungen auf dem Weltschiffbaumarkt wurden unlängst insbesondere durch aufeinanderfolgende Vereinbarungen verringert, die von den Hauptschiffbauländern im Rahmen der OECD zur Harmonisierung der Kreditbedingungen bei der Schiffsausfuhr geschlossen worden sind.

Die Regierungen zahlreicher schiffbautreibender Länder gelangen immer mehr zu der Auffassung, daß die Schiffbauindustrie schließlich ohne Beihilfen betrieben werden muß.

Im übrigen hat sich die Lage des Schiffbaus in der Gemeinschaft aufgrund der verstärkten Nachfrage sowie der ersten Ergebnisse, die auf dem Gebiet der Umstrukturierung der Werften erzielt wurden, relativ verbessert.

Die Richtlinie Nr. 69/262/EWG muß folglich in Richtung auf einen Abbau der Beihilfen für den Schiffbau überprüft werden.

Beihilfen zur Verbesserung der Kreditbedingungen für den Schiffsexport bestehen in den meisten Schiffbauländern fort, da die gegenwärtig gültigen Abkommen der OECD nur die optimalen Kreditkonditionen auf internationaler Ebene festlegen, die durch die Beihilfevergabe nicht überschritten werden dürfen; ferner gibt es neben den Exportkredithilfen für Schiffe auch noch Hilfearten, die den Wettbewerb auf dem Weltmarkt verfälschen.

Unter diesen Umständen liegt zurzeit die Beibehaltung einer – wenn auch verminderten – Beihilfe für den Schiffbau der Gemeinschaft im gemeinsamen Interesse.

Eine ihrem Umfang nach verringerte Beihilfe kann im übrigen die vom Schiffbau der Gemeinschaft noch zu leistenden Anstrengungen zur Umstrukturierung fördern. Diese Anstrengungen werden durch die Verschlechterungen der Geschäftsergebnisse zahlreicher Werften infolge der Wettbewerbsverzerrungen auf dem Weltmarkt noch erschwert.

Der Schiffbau ist ein Industriezweig, der auf die Weltkonjunktur – insbesondere auf die kommerziellen, finanziellen und monetären Faktoren – sehr empfindlich reagiert. Die derzeitige Lage läßt die Entwicklung der Weltkonjunktur als sehr unsicher erscheinen. Daher müssen die Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie rasch an diese Entwicklung angepaßt werden können.

Beihilfen für den Schiffbau dürfen die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft –

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Beihilfen für den Schiffbau aufgrund spezieller oder in Anwendung allgemeiner Beihilferegelungen können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, soweit sie den Bedingungen der Artikel 2 und 3 entsprechen.

Artikel 2

Beihilfen können für Seeschiffe mit Stahlrumpf, die auf einer Werft der Gemeinschaft gebaut und nachfolgenden Merkmalen entsprechen, gewährt werden:

- Handelsschiffe für die Beförderung von Personen und/oder Waren von 150 BRT oder mehr;
- Fischereifahrzeuge von 150 BRT oder mehr;
- Schwimmbagger von 150 BRT oder mehr;
- Schlepper mit 500 PS oder mehr.

Artikel 3

1. Für jeden unter Artikel 3 fallenden Schiffbau können die Beihilfen bestehen aus:

a) Ausfuhrkrediterleichterungen zur Verbesserung der Kreditbedingungen für Schiffe, mit der Maßgabe, daß die Kreditlaufzeit auf acht Jahre, der von dem fraglichen Kredit gedeckte Betrag des Verkaufspreises auf 80 % und der Nettozinssatz auf 7,5 % gebracht wird;

b) jeder anderen als unter Buchstabe a) beschriebenen Form von Beihilfen, deren Höhe im Jahre 1972 5 % und – vorbehaltlich einer gegenteiligen Entscheidung des Rates auf Vorschlag der Kommission – im Jahre 1973 4 % und im Jahre 1974 3 % des Vertragspreises nicht übersteigt.

2. Als Vertragspreis gilt der vertraglich festgesetzte Verkaufspreis unter Berücksichtigung etwaiger Preisberichtigungsklauseln.

3. Zu gegebener Zeit und soweit erforderlich werden die in diesem Artikel vorgesehenen Bestimmungen vom Rat auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit geändert.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission, soweit dies erforderlich ist, Vorschriften und Einzelheiten für die Durchführung der Beihilferegelungen zugunsten des Schiffbaus mit.

Aus diesen Vorschriften und Durchführungsbestimmungen muß klar hervorgehen, ob die in den Artikeln 2 bis 4 festgesetzten Bedingungen eingehalten werden.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten enthalten sich jeglicher Maßnahme, die eine Bedingung auferlegt, wonach der Bau von Schiffen oder die Herstellung der in diesen eingebauten Erzeugnissen auf eigenem Staatsgebiet erfolgen muß.

Artikel 6

1. Diese Richtlinie ist bis zum 31. Dezember 1974 anwendbar.

2. Vor Ablauf des Jahres 1974 prüft die Kommission, unbeschadet der in Artikel 93 Absatz 1 des Vertrages vorgesehenen fortlaufenden Überprüfung, die Lage auf dem internationalen Markt und legt dem Rat einen Bericht, gegebenenfalls mit Vorschlägen zu den für den nachfolgenden Zeitabschnitt zu treffenden Maßnahmen, vor.

Der Rat beschließt innerhalb von sechs Monaten über diese Vorschläge.

Werden dem Rat Vorschläge vorgelegt, so verlängert sich die Geltungsdauer dieser Richtlinie über den 31. Dezember 1974 hinaus bis zum Tag des Inkrafttretens des Beschlusses des Rates, höchstens jedoch bis zum 30. Juni 1975.

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, am

Im Namen des Rates

Der Präsident

Bericht der Kommission an den Rat
gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie des Rates
Nr. 69/262/EWG

Betr.: **Beihilfen für den Schiffbau**

I. Vorwort

Die von der Kommission am 13. April 1965 dem Rat vorgelegten [1]) und von diesem am 28. Juli 1969 nach einigen Änderungen verabschiedeten [2]) Vorschläge verfolgten zwei Ziele, nämlich:

- den Schiffbau der Gemeinschaft vor den auf dem Weltmarkt festgestellten Wettbewerbsverzerrungen zu schützen. Die Lage dieses Industriezweiges war seinerzeit um so mehr bedroht, als er eine schwierige Übergangszeit durchmachte;
- die Schiffbauhilfen innerhalb der Gemeinschaft zu harmonisieren, um sie letztlich abzubauen.

Der vorliegende Bericht, der entsprechend den Bestimmungen der Richtlinie Nr. 69/262/EWG ausgearbeitet worden ist, stellt die wichtigsten Änderungen dar, die im Hinblick auf die beiden vorgenannten Ziele auf dem Weltschiffbaumarkt eingetreten sind. Er ist verbunden mit Vorschlägen für die nach dem Auslaufen der Richtlinie am 31. Dezember 1971 zu treffenden Maßnahmen.

II. Änderungen bei den Wettbewerbsverzerrungen auf dem internationalen Schiffbaumarkt

Die Wettbewerbsverzerrungen auf dem Weltschiffbaumarkt wurden seit der Zeit, in der die vorgenannte Richtlinie vorgeschlagen und verabschiedet wurde, erheblich vermindert.

Diese Verminderung, die im Jahre 1969 begann, ist seit Anfang 1971 wirklich bedeutsam. Sie ist hauptsächlich den Bemühungen im Rahmen der OECD zu verdanken, der die wichtigsten Schiffbauländer – darunter Mitgliedstaaten – angehören.

Diese Bemühungen führten am 30. Mai 1969 bzw. am 16. Dezember 1970 zur Verabschiedung von zwei Entschließungen des OECD-Rates betreffend Vereinbarungen über die Schiffsausfuhrkredite. In den OECD-Vereinbarungen wurden optimale Kreditbedingungen für die Schiffsausfuhr festgelegt, die von staatlichen Hilfen nicht überschritten werden dürfen.

Das Zusammenwirken der OECD-Vereinbarungen und der jüngsten Entwicklung der Zinssätze auf den Kapitalmärkten hatte indirekt zur Folge, daß die Inzidenz der Beihilfen zur Senkung der Kreditkosten bei der Schiffsausfuhr merklich zurückging. Solche Hilfen werden in den meisten Schiffbauländern gewährt und gehören zu den hauptsächlichsten Ursachen von Verzerrungen auf dem Weltmarkt.

Diese ersten und bedeutsamen Ergebnisse lösen indessen noch nicht das Problem der Wettbewerbsverzerrungen auf dem internationalen Schiffbaumarkt. Es bestehen noch andere Formen von Schiffbauhilfen als Krediterleichterungen bei der Ausfuhr. Im übrigen haben die Beihilfen zur Verbesserung der Kreditbedingungen bei der Schiffsausfuhr nach wie vor ein unterschiedliches Ausmaß in den meisten Schiffbauländern, wenngleich sie sich nunmehr innerhalb der in den OECD-Vereinbarungen gezogenen Grenzen bewegen.

Daß das Problem der Wettbewerbsverzerrungen auf dem Weltmarkt weiterbesteht, geht auch daraus hervor, daß sich die OECD, die sich selbst bewußt ist, daß die derzeitigen Vereinbarungen nur einen ersten Schritt in Richtung auf eine Normalisierung auf dem Weltmarkt bilden, derzeit darum bemüht, zu einem Globalübereinkommen zu gelangen, dessen Ziel die schrittweise – letztlich aber vollständige – Abschaffung aller Formen von Schiffbauhilfen ist.

III. Änderungen auf dem Schiffbaumarkt im allgemeinen

Der Schiffbau ist ein Industriezweig, der starken zyklischen Bewegungen unterliegt. Die Grundtendenz ist gleichwohl die Ausweitung.

So stieg der Auftragsbestand für die gesamte Welt [3]) von 12 Mio BRT Ende 1954 auf 34 Mio BRT Ende 1957 und ging dann Ende 1962 wieder auf 17 Mio BRT zurück. Seitdem erhöhte er sich ständig, wobei er Ende 1966 34 Mio BRT und am 1. Juli 1971 nahezu 84 Mio BRT erreichte.

Diese Nachfrageexpansion geht seit 1969 mit einer bedeutsamen Umwandlung des Schiffbaumarktes Hand in Hand, der rund zehn Jahre lang ein Käufermarkt war und nunmehr – zumindest bei vielen Schiffstypen – zu einem Verkäufermarkt geworden ist. Die Schiffspreise haben sich beträchtlich erhöht; Preisänderungsklauseln finden immer häufiger Anwendung.

Diese Entwicklung hat die meisten Schiffbauländer veranlaßt, bei der Gewährung von Schiffbauhilfen zurückhaltender zu sein, und erklärt größtenteils die unlängst in der OECD erzielten Ergebnisse. Sie sollte indessen rasch ausgenutzt werden, um in der OECD ein Globalübereinkommen abzuschließen,

[1]) Dok. IV/KOM (65) 161 endg. vom 13. April 1965

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 206/25 vom 15. August 1969

[3]) Ausgenommen China und die UdSSR. Quelle: American Bureau of Shipping und Lloyd's Register of Shipping

dessen Ziele die Aufhebung aller Schiffbauhilfen ist. Die Gemeinschaft sollte im Rahmen ihrer Möglichkeiten zur Verwirklichung der OECD-Initiative beitragen, da eine Normalisierung der Wettbewerbsbedingungen am nachhaltigsten auf internationaler Ebene angestrebt werden kann.

IV. Änderungen im Schiffbau der Gemeinschaft

1. Die relative Lage des Schiffbaus der Gemeinschaft verschlechterte sich sehr ernsthaft zu dem Zeitpunkt, zu dem die Kommission ihre Vorschläge einbrachte (April 1965), und zwar bis 1967. In der Folge ist eine leichte Aufwärtsbewegung bis 1969 zu beobachten, an die sich eine Stabilisierung auf einem Niveau anschließt, das deutlich unter dem in den fünfziger Jahren verzeichneten Niveau liegt.

Die Produktion der Gemeinschaft und die japanische Produktion, die mit der Produktion der Gemeinschaft in erster Linie in Wettbewerb steht, haben sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt (ausgedrückt in % der Welt [4]):

	EWG	Japan
1956/57/58	33 %	25 %
1967	16 %	50 %
1969	19 %	47 %
Erstes Halbjahr 1971	18 %	47 %

Die relative Besserung im Schiffbau der Gemeinschaft ist indessen bedeutender, als aus den vorgenannten Daten hervorgeht. Die europäische Industrie hat sich nämlich in den vergangenen Jahren immer mehr auf den Bau hochwertiger Schiffe spezialisiert, die den neuen Erfordernissen des Seetransports angepaßt sind. So übertrifft die Gemeinschaft Japan im Bau von Containerschiffen, Schnellfrachtern, Kühlschiffen, Flüssiggastankern, Spezialfrachtern für Chemikalien, Fähren und Kreuzfahrtschiffen. Die Produktion der Gemeinschaft nimmt einen wesentlich bedeutsameren Platz ein, wenn man anstelle der einfachen Bruttoregistertonnen eine Ausrechnung in gewichteten Bruttoregistertonnen vornimmt, die ein besseres Bild der tatsächlichen Schiffbauproduktion geben, da sie die Zahl der Arbeitsstunden je Bruttoregistertonne berücksichtigen, die je nach den Schiffsdimensionen oder -typen sehr unterschiedlich ist.

Stapelläufe in der EWG, ausgedrückt in % Anteil von Japan + Westeuropa [5])

	BRT	gewichtete BRT
1969	21 %	28 %
1970	20 %	30 %

2. Der Schiffbau der Gemeinschaft wies vor rund zehn Jahren im Vergleich zu seinen japanischen und schwedischen Wettbewerbern einen ernsten Rückstand bei der Anpassung seines Produktionsapparates an die tiefgreifenden Veränderungen in technischer wie maritimer Hinsicht auf. Die Verschlechterung der finanziellen Ergebnisse der Schiffswerften als Folge der Wettbewerbsverzerrungen auf dem Weltmarkt war im übrigen für diesen Rückstand nicht ganz unmaßgeblich. Beide Faktoren waren für die anhaltende Verschlechterung der relativen Lage der Werftindustrie der Gemeinschaft verantwortlich.

Die Maßnahmen zum Ausgleich der Wettbewerbsverzerrungen auf dem Weltmarkt ermöglichten und gingen Hand in Hand mit anderen Maßnahmen zur beschleunigten Anpassung der Werftindustrie an die neuen Bedingungen des Marktes und der Technik. Eine Reihe von Programmen wurde nacheinander konzipiert und durchgeführt, um die Strukturen umzugestalten, die Tätigkeiten zu rationalisieren, die Ausrüstungen zu modernisieren und gleichzeitig auf die stärksten Punkte zu konzentrieren sowie die Produktion noch stärker nach Maßgabe der jüngsten Entwicklung der Seetransporte zu spezialisieren. Die derzeit festgestellte relative Verbesserung der Lage des Schiffsbaus der Gemeinschaft ist unter anderem das Ergebnis der bisherigen Bemühungen auf diesem Gebiet.

Gleichwohl ist hervorzuheben, daß die umfangreichen Maßnahmen zur Sanierung und Umstrukturierung der Werftindustrie der Gemeinschaft noch nicht abgeschlossen sind, und daß noch einige Zeit vergehen wird, bevor diese Maßnahmen einen vollen Erfolg haben werden.

3. Die vorgenannten Änderungen, die insgesamt für die Werftindustrie der Gemeinschaft förderlich sind, sind noch zu neu, als daß sie bereits jetzt die Rentabilität der Schiffswerften wiederherstellen könnten. Die Schiffswerften machen gegenwärtig eine schwierige Übergangszeit durch, die so lange andauern wird, bis diese günstigen Faktoren ihre volle Wirkungen gezeitigt haben.

Die genannten vorübergehenden Schwierigkeiten wurden durch die jüngsten und außergewöhnlich hohen Steigerungen der Produktionskosten (Arbeitskräfte, Stahlerzeugnisse, Kredite), die sich auf die im Bau befindlichen, aber zuvor zu festen Preisen hereingenommenen Aufträge auswirken, noch vergrößert.

Die finanzielle Lage der meisten europäischen Schiffswerften ist daher vorübergehend gespannt, wie im übrigen auch die jüngsten Schwierigkeiten einiger Großwerften zeigen.

---

[4]) Produktion = $\frac{\text{Kiellegung} + \text{Stapellauf} \times 2 + \text{Ablieferung}}{4}$

Quelle: Lloyd's Register of Shipping

[5]) Quelle: Jahresbericht 1971 des Französischen Verbandes der Schiffs- und Schiffsmaschinenbauer

V. Änderungen im Bereich der Beihilfe in den Ländern der Gemeinschaft

1. Die Lage auf dem Gebiet der Schiffbauhilfen war zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Vertrages von Rom sehr unterschiedlich. Anfänglich wurde in Deutschland, in den Niederlanden und in Belgien keine Beihilfe gewährt, während die in Frankreich und in Italien bewilligten Beihilfen mitunter eine Inzidenz von mehr als 30 % des Vertragspreises aufwiesen.

Diese Lage wurde ab 1967 ausgeglichener. Deutschland, dem sich im Jahre 1967 auch die Niederlande und Belgien anschlossen, beschloß bereits im Jahre 1962, ebenfalls Hilfen für diesen Industriezweig zu gewähren. Die Inzidenz der französischen und italienischen Beihilfen wurde ihrerseits stark verringert. Die Inzidenz der spezifischen Beihilfen für den Schiffbau bewegte sich danach einige Jahre lang in der Gemeinschaft um 10 % des Verkaufspreises, wobei die italienischen Beihilfen im allgemeinen höher waren.

Erst vor kurzem waren neue wesentliche Fortschritte in Richtung auf eine Harmonisierung nach unten zu verzeichnen, so daß die durchschnittliche Inzidenz der spezifischen Beihilfen derzeit bei 5 % des Verkaufspreises liegt, abgesehen von den italienischen Beihilfen, die rund 10 % betragen.

2. Die Bilanz der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Schiffbauhilfen dürfte daher zufriedenstellend sein, wenn man ausschließlich die spezifischen Beihilfen für den Schiffbau betrachtet.

In verschiedenen Gemeinschaftsländern gibt es indessen allgemeine Beihilferegelungen (Kreditерleichterungen bei der Ausfuhr und Preisgartantie), die weitgehend auf den Schiffbau angewandt werden, und die sich ebenso entscheidend auf den Schiffspreis auswirken wie die spezifischen Beihilfen.

Hierbei geht es vor allem um die mittelfristigen Krediterleichterungen, die es ganz allgemein zugunsten des Exports in Frankreich, Italien und Belgien gibt. Diese Krediterleichterungen werden in der Regel für alle Schiffsausfuhren gewährt und kommen zu den spezifischen Beihilfen hinzu. Ihre Auswirkung kann in Frankreich auf rund 5 % veranschlagt werden, in Belgien auf um die Hälfte weniger und in Italien auf um die Hälfte mehr. Die kumulierte Inzidenz der spezifischen Beihilfen und der allgemeinen Krediterleichterungen erreicht 5 bis 6 % in Deutschland, den Niederlanden und Belgien, gegenüber 10 % in Frankreich und nahezu 18 % in Italien.

Hier ist noch zu bemerken, daß es sich bei den spezifischen deutschen und niederländischen Hilfen gerade um Krediterleichterungen handelt, die aufgrund des Fehlens allgemeiner Ausfuhrkrediterleichterungen in diesen Ländern gewährt werden. Somit gewähren alle Gemeinschaftsländer Krediterleichterungen, die in Italien, Frankreich und Belgien zu den direkten Beihilfen hinzukommen. Wollte man den Anwendungsbereich der neuen Richtlinie nur auf die spezifischen Beihilfen begrenzen, so würden Krediterleichterungen je nachdem, ob sie die Form spezifischer Beihilfen oder allgemeiner Beihilfen haben, nur in einigen Ländern (Deutschland und Niederlande) erfaßt.

Die andere allgemeine Beihilferegelung, die sich entscheidend auf die Schiffspreise auswirken kann, ist die französische Preisgarantie für Schiffe, die in gewisser Hinsicht als eine besondere Anwendungsform der allgemeinen COFACE-Regelungen angesehen werden kann. Auch hier dürfte es recht und billig sein, diese Maßnahme in die neue Richtlinie einzubeziehen.

3. Italien nimmt auf diesem Gebiet der Beihilfen seit vielen Jahre eine vom Durchschnitt der Gemeinschaft abweichende Sonderstellung ein. Die Inzidenz der Beihilfen ist dort nämlich höher als in den anderen Ländern.

Ungeachtet der bisherigen Bemühungen um eine Anpassung hat die italienische Werftindustrie noch immer nicht einen auf europäischer Ebene zufriedenstellenden Grad an Wettbewerbsfähigkeit erreicht. Die Kommission beabsichtigt ausnahmsweise und zum letzten Mal, in Italien eine gewisse Überschreitung der Gemeinschaftshöchstgrenzen zuzulassen, sofern innerhalb eines relativ kurzen Zeitraums alle erforderlichen Maßnahmen getroffen werden, um zu vermeiden, daß diese Ausnahmestellung fortbesteht.

VI. Änderungen in der Weltkonjunktur im allgemeinen

Die seit dem 15. August von den Vereinigten Staaten beschlossenen Maßnahmen auf währungs- und handelspolitischem Gebiet lassen die Entwicklung der Weltkonjunktur derzeit als sehr unsicher erscheinen. Unter diesen Umständen müssen die vorgesehenen Gemeinschaftsbestimmungen ausreichend elastisch gestaltet werden, damit sie gegebenenfalls entsprechend den direkten oder indirekten Auswirkungen dieser Konjunkturentwicklung auf dem Weltschiffbaumarkt abgeändert werden können.

VII. Vorschläge für die nach dem Auslaufen der vorliegenden Richtlinie zu treffenden Maßnahmen

Aufgrund vorstehender Erwägungen schlägt die Kommission dem Rat vor, möglichst bald die im Entwurf beigefügte Richtlinie zu erlassen. Diese neue Richtlinie zielt einerseits darauf ab, die Höchstgrenze für Schiffbaubeihilfen merklich zu senken, und setzt andererseits gleichzeitig die Bemühungen um eine Harmonisierung dieser Beihilfen innerhalb der Gemeinschaft fort.